



Tirsan, Adapazari

Aus dem Chassisprogramm: Für 20 ft.

Runder Geburtstag

Tirsan wird 30. Deswegen hat sich der KFZ-Anzeiger mal wieder in Adapazari umgesehen.

Vor drei Jahren platzte das Stammwerk aus allen Nähten, aber die Pfeiler für die Hallenerweiterungen standen schon. Die Verdopplung der Hallenfläche war aber nur für kurze Zeit ausreichend, dann kam noch mal die halbe Grundlänge dazu. Man merkt den Unterschied. Endlich ist richtig Platz vorhanden und die Materiallogistik muss sich nicht mehr im Slalom um die Montagelinien bewegen. Nun macht Tirsan von der Anzahl der Baureihen her genau das Gegenteil, was hier bei uns als Trailerbau-Weisheit letzter Schluss gilt: das Ausdünnen der Varianten. Die werden im Gegenteil aufgestockt, wie anhand der Tieflader zu sehen.

Mehr Platz zahlt sich aus. Produktionstechnisch stören sich Langsamdreher mit hoher Arbeitsstundenzahl wie Mineralöltanker oder Glaslader nicht mit den Stückzahlmeistern wie Talson-Koffer und Maxima-Curtainsider, denn die Montage-

linien sind getrennt. Deswegen findet man in Adapazari auch eine Linie sogenannter binnenschiff- und straßentauglicher Wechselplattformen. Das sind die Nachfolgemodelle der Plattformen, die Tirsan für einen Kunden in den Niederlanden gebaut hatte, als der seine Fertigteile noch rein im Straßentransport bewegte. Wo früher die Spezialitäten gebaut wurden, in der kleinen Halle hinter der Endkontrollen-Halle, entstehen jetzt Prototypen. Solche wie das multifunktionelle Containerchassis, vor und hinter dem Achsaggregat teleskopierbar, denn das fehlte bisher in der Chassisbaureihe. Und im kommenden Jahr geht eine weitere, bisher nur für die Türkei gefertigte Baureihe in den Export: Tirsans Autotransporter. Eine Baureihe, die ebenfalls für größere Stückzahlen gut ist, sind die Doppelstock-Innenlader. Deren technischen Vorgänger, der Glaslader, hat Tirsan soeben für den Schlechtweg-Einsatz optimiert. Er erhält jetzt bei Bedarf, um die

Torsion zu begrenzen wenn die Ladungssicherungs-Pratzen angelegt werden, zwei in der Art von Überroll-Bügeln konzipierte Zwischenportale.

Neues Konzept. Auch von der Pritsche Typ Maxima gibt es Neuigkeiten. Tirsan musste etwas tun, um sich in Sachen Leergewicht nach unten anzupassen, ohne Zugeständnisse bei der Stabilität zu machen. Daraus folgte ein neues Querträgerkonzept mit größeren Abständen und ein in der Längsmittelpunkt platziertes Hutprofil zur Unterstützung des Bodens. Dieses Profil ist zugleich der Hauptkanal für die Leitungsverlegung. Und die selbst entwickelten C-Träger zwischen den Achsböcken dienen als Zwischenlager für die Leitungen zu den Bremszylindern, so dass nichts schleift oder herumbaumelt. Selbstverständlich wurden alle Pritschenkonstruktionen der Prüfung nach Anlage A der EU-Norm 12642 für Aufbaufestigkeit unterzogen. Das Verfahren interessiert die Kundschaft außerhalb Deutschlands zwar kaum, aber haben muss der Trailerhersteller inzwischen die Zertifizierung. Was man übrigens sehr viel sieht, weil die heimische Kundschaft



oben: Kesselzuschnitt im alten Hallenabschnitt

rechts oben: Reihenweise: Maxima-Curtainsider mit Coilmulde

rechts unten: Aus dem Chassisprogramm: 30 ft. für Tankcontainer



offenbar großen Wert auf die Ausrüstung legt, sind Curtainsider mit Zuganker-Bordwänden. Oft ist die Teilung auch kürzer und mit massiveren Schieberungen, dann für die Doppelstock-Ausrüstung.

Der Stand der Dinge. Also halten wir fest: 1977 wurde Tirsan als international tätiges Transportunternehmen gegründet, was damals häufig bedeutete, unter den Vorschriften des Carnet TIR zu fahren. Kombiniert mit der Abkürzung für das türkische Wort „Industrie“ wird daraus Tirsan. Acht Jahre später wird das die Produktion von Trailerkomponenten mit Lizenzen von York sowie Automobilkomponenten für Ford aufgenommen. 1993

baut Tirsan die größte Trailerfabrik der Türkei in Adapazari und ein Jahr später wird zusätzlich die Kühlkofferfertigung mit Paneelen von Lamberet aufgenommen. 1995 wird Tirsan Generalimporteur für DAF Trucks in der Türkei, 1998 wird die neue Unternehmenszentrale in Samandira eröffnet. Tirsan besteht jetzt aus fünf Gesellschaften: Tirsan Treyler, DAF-Tirsan, Tirsan Handel, Tirsan Logistik und Bautek. Im selben Jahr das Zweigwerk in Goch aufgebaut. 2002 kauft Tirsan Kässbohrer Tank und Silo in Günzburg, rund ein Jahr später Talson in Nuenen. Heute besitzt Tirsan im europäischen Vergleich wahrscheinlich mit das verzweigteste Trailerprogramm, in dem

im Grunde nur die Kippmulden fehlen. Die Fahrgestelle für Kippmulden bauen sie. Nun gibt es ja in der Trailerbranche einmal die Theorie der Beschränkung auf wenige dafür besonders gängige Fahrzeugbaureihen, mit denen man besonders schnell wachsen kann. Das Gegenmodell ist die ständige Diversifizierung, um auf allen Märkten möglichst viele Varianten anbieten zu können. Mit diesem Modell kommt man offensichtlich auch schnell voran, wie am Beispiel Tirsan zu sehen ist. Vermutlich ist die jeweilige Theorie gar nicht wichtig, sondern die Art und Weise, wie man sein Geschäftskonzept praktisch verwirklicht.

FOLKHER BRAUN